BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 30 września 1933 | NR. 26

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Z Plenarnego Zebrania Izby.

Dnia 21 września br. odbyło się plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Inż. Napoleona Korzona. W zebraniu plenarnem wzięło udział 31 radców Izby.

Porządek dzienny zebrania obejmował sprawy organizacyjne Izby i bieżące postulaty sfer gospodarczych Pomorza.

Plenarne zebranie nadało Wiceprezesowi Izby p. Sylwestrowi Buszczyńskiemu z Torunia tytuł Honorowego Prezesa Izby. W związku z powyższem podajemy krótki zarys działalności zawodowej i społecznej p. Prezesa S. Buszczyńskiego.

Pan Buszczyński urodził się dnia 27 listopada 1855 r. w Poznaniu. W r. 1866 rodzice jego przenieśli się na stałe do Torunia, gdzie ojciec p. Buszczyńskiego założył pierwszą polska drukarnię. Drukarnię tą przejął po ojcu p. Buszczyński od roku 1880, przyczem, dzięki wybitnej wiedzy, fachowej i niespożytej, wprost mrówczej pracy, podniósł swe przedsiębiorstwo do poważnych rozmiarów. Z drukarni p. Buszczyńskiego wyszło wiele poważnych polskich dzieł naukowych, jak np. drukował on, między innemi, wszystkie wydawnictwa Towarzystwa Naukowego w Toruniu. Specjalnością drukarni p. Buszczyńskiego było wydawanie polskich książek do nabożeństwa, śpiewników i elementarzy. Wiadomo powszechnie, że tego rodzaju wydawnictwami zajmowały się drukarnie niemieckie, jednakże p. Buszczyński, dzięki pierwszorzędnemu wykonaniu i niskim cenom, potrafił konkurencji niemieckiej skutecznie się oprzeć. Przyczynił się tem niemało dla sprawy polskiej, gdyż wydawnictwa drukarń niemieckich, jakkolwiek redagowane w języku polskim, stanowiły znaczne niebezpieczeństwo dla polskości, ze względu na ich tendencyjność. Pozatem przez niezwykle niską cenę swego elementarza, przyczynił się p. Buszczyński do jego rozpowszechnienia i tem samem do krzewienia polskości wśród szerokich mas społeczeństwa polskiego. Ducha polskiego wśród Polaków, zamieszkałych w b. Dzielnicy Pruskiej i na obczyźnie, szerzył p. Buszczyński również przez wydawanie gazet polskich i to: „Gazety Toruńskiej", „Przyjaciela" i „Gazety Codziennej", których właścicielem był przez szereg lat.

Rząd pruski starał się wszelkiemi siłami, zgnieść tak wybitna placówke polską na Pomorzu; dążył do tego przez stosowanie najrozmaitszych kar, tak pieniężnych, jak i więziennych. I tak odbył p. Buszczyński w listopadzie 1896 r. miesięczną karę więzienną za krzewienie polskości. Ze sfer urzędowych radzono mu wówczas, aby prosił o darowanie tej kary, lecz p. Buszczyński rady tego rodzaju z pogardą odrzucił, wychodzac z założenia, że Polak łaski od swych wrogów przyjmować nie powinien. O tężyźnie p. Buszczyńskiego świadczy najlepiej fakt kilkudziesięcioletniego istnienia jego przedsiebiorstwa, w czasach, gdy nieliczne przedsiębiorstwa polskie w Toruniu utrzymać się nie mogły, gdyż rzad pruski starał się zahamować wszelki odruch samodzielnego polskiego życia gospodarczego.

W ruchu społecznym polskim brał p. Buszczyński gorliwy udział tak za czasów zaborczych jak i polskich. Jak wielkiem zaufaniem

cieszy się on zarówno wśród społeczeństwa pomorskiego jak i u władz polskich dowodzi, że w roku 1920 został mianowany członkiem Tymczasowego Wydziału Miejskiego w Toruniu, pełniąc równocześnie funkcje zastępcy prezydenta miasta; od r. 1921 do 1929 był radcą miejskim; od października 1922 do 31 lipca 1923 r. był Komisarzem Państwowym Izby Przemysłowo-Handlowej w Toruniu, a następnie od sierpnia 1923 r. do marca 1928 — prezesem tej Izby, na które to stanowisko został przez plenum Izby jednogłośnie wybrany. Od marca 1928 r. jest p. Buszczyński Wiceprezesem Izby Gdyńskiej.

W uznaniu zasług p. Buszczyńskiego, nadany mu został w r. 1926 order „Polonia Restituta", krzyż oficerski, czem miarodajne czynniki dowiodły należytego zrozumienia dla zasług położonych przez tak wybitnego działacza i patrjotę.

Z zagadnień gospodarczych zajmowało się plenarne zebranie sprawą obniżki taryf kolejowych i opłat telefonicznych, sprawą kredytu długoterminowego i obniżenia stopy procentowej banków oraz konkurencją czynioną kupiectwu przez spółdzielnie wojskowe i urzędnicze.

Jest rzeczą charakterystyczną, iż plenarne zebrania innych Izb Przemysłowo-Handlowych, odbyte mniejwięcej w tym samym okresie zajmowały się również wyżej wymienionemi sprawami gospodarczemi, przyczem na porządku obrad prawie wszystkich Izb figurowały sprawy taryf kolejowych i opłat telefonicznych. Wskazuje to wymownie, iż wysokie taryfy kolejowe oraz opłaty telefoniczne nieproporcjonalne do obecnych cen i zarobków stanowią zbyt silne obciążenie dla sfer przemysłowo-handlowych całej Polski.

W sprawie taryf kolejowych uchwaliło zebranie plenarne po obszernej dyskusji rezolucje, w których uznaje:

1. Konieczność dalszej obniżki taryf towarowych wewnętrznych ze szczególnem uwzględnieniem surowców i wyrobów przemysłowych.
2. Konieczność generalnej obniżki taryf osobowych na kolejach, które są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do obecnych zarobków i cen.
3. Konieczność uwzględniania w polityce taryfowej P. K. P. wyjątkowo niekorzystnego położenia Pomorza pod względem komunikacyjnym i przystąpienia do taryfowego zniwelowania znacznych odległości, uniemożliwiających rozwój przemysłu pomorskiego.
4. Konieczność dalszej rozbudowy taryf związkowych i przystosowania ich do interesów gospodarczych portów polskich, jak również konieczność niezwłocznego wprowadzenia środków zaradczych na ostatnie zarządzenia konkurencyjne kolei niemieckich.
5. Konieczność niezwłocznego zwołania Państwowej Rady Kolejowej, celem nawiązania bezpośredniego i ścisłego kontaktu sfer gospodarczych z Zarządem Kolejowym.

Wskazono również na konieczność rozbudowy dróg kołowych, których obecny stan jest naogół w Polsce katastrofalny. Wyrażano

przytem obawy, czy zaniedbanie dróg kołowych nie pozostaje w związku z konkurencją czynioną kolejom przez ruch autobusowy oraz furmanki i nie jest podyktowane chęcią utrudnienia tej konkurencji. Obecny stan dróg kołowych hamuje rozwój trakcji samochodowej, która w naszym kraju, posiadającym niedostatecznie rozwiniętą sieć kolejową, powinna cieszyć się specjalnemi względami. Komunikacja samochodowa przyczynia się do rozwoju gospodarczego ośrodków położonych zdala od kolei i dzięki temu stanowi ważny środek komunikacyjny.

Co do walki konkurencyjnej między kolejami i samochodami, która zdaje się być ciągle jedną z najważniejszych trosk Ministerstwa Komunikacji, wskazano, iż obecnie we wszystkich krajach koleje zarzuciły konkurencję z samochodami na krótszych odległościach jako niezdrową i niemożliwą w praktyce do przeprowadzenia, a za to dążą do skombinowania ruchu kolejowego z trakcją samochodową. U nas natomiast prowadzi się nadal walkę konkurencyjną ze szkodą dla interesów gospodarczych oraz obrony kraju.

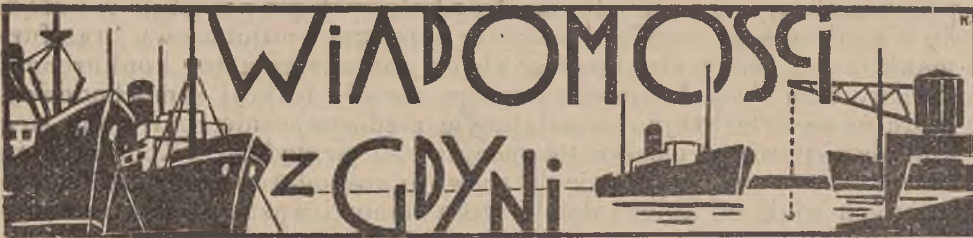
Następnie omawiano wprowadzane obecnie nowe opłaty telefoniczne, w związku z automatyzacją sieci w poszczególnych miastach. Nowe opłaty znacznie wyższe od poprzednich, stanowią zbyt silne obciążenie dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, które będą zmuszone zredukować ilość posiadanych aparatów telefonicznych i ograniczyć ilości rozmów. W obecnym ciężkim okresie gospodarczym utrudnianie komunikacji telefonicznej jest najmniej wskazane. W roku ubiegłym rozpisała Dyrekcja Poczt i Telegrafów ankietę w sprawie ubytku abonentów telefonicznych, przyczem sfery gospodarcze wskazały, iż głównym powodem ubytku abonentów są zbyt wysokie opłaty. Obecnie zamiast opłaty zniżyć, podnosi je się ponownie.

W związku z powyższem wypowiedziało się plenarne zebranie za utrzymaniem z pośród nowych opłat jedynie opłaty stałej w wysokości 8 zł miesięcznie, przy równoczesnem obniżeniu opłaty zmiennej od ilości rozmów na 3 grosze od każdej rozmowy.

W sprawie kredytów długoterminowych plenarne zebranie poleciło dyrekcji Izby zbadanie możliwości zasilenia życia gospodarczego Pomorza kredytami długoterminowemi oraz wypowiedziało się za wszczęciem starań o obniżenie stopy dyskontowej Banku Polskiego, P. K. O. i banków prywatnych.

Obszerną dyskusję wywołała sprawa konkurencji czynionej kupiectwu przez coraz liczniejsze spółdzielnie wojskowe i urzędnicze. „Inflacja Spółdzielni", której jesteśmy obecnie świadkami, staje się poważnem niebezpieczeństwem dla kupiectwa osiadłego, tembardziej, iż działalność spółdzielni wybiega poza ramy obsługi swych członków.

Poszczególne spółdzielnie ubiegają się o dostawy dla władz i urzędów oraz stają do przetargów, co wywołuje niezdrową i nadzwyczaj szkodliwą dla kupiectwa konkurencję, oraz podrywa jego egzystencję. W związku z powyższem plenarne zebranie wypowiedziało się za ograniczeniem działalności poszczególnych spółdzielni do zasadniczych zadań ruchu spółdzielczego.



AKCJA IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI NA RZECZ POŻYCZKI NARODOWEJ.

Solidaryzując się z odezwą Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przeprowadziła w szerokiej skali propagandę na rzecz Pożyczki Narodowej wśród sfer gospodarczych swego okręgu. W ciągu niespełna 5 dni rozesłano odezwy i druki propagandowe do około 15.000 firm przemysłowych i handlowych na Pomorzu. Adresowaniem i ekspedycją tej masowej wysyłki zajęci byli bezrobotni pracownicy umysłowi oraz uczniowie Szkoły Handlowej i Liceum Handlowego w Gdyni.

Wszyscy pracownicy Izby wzięli również udział w subskrypcji, deklarując 100% względnie 75% swych pensyj.

SPRAWY KOLEJOWE.

Dyrekcja Kolei prosi nas o zwrócenie uwagi firmom przeładowującym w porcie, ażeby przy zamawianiu wagonów wyraźnie określić w zamówieniu, czy wagon ma być podstawiony pod statek, czy też pod magazyn i jeżeli pod magazyn, to czy od strony basenu, czy też od strony lądu.

Dyrekcja Kolei prosi o zamawianie wagonów, z których towar ma być wyładowany do magazynu, względnie z magazynu do wagonu, zamawiać do podstawienia od strony południowej (od strony lądu), ażeby w ten sposób zmniejszyć ruch duży, który stale panuje od strony basenów.

Ten system usprawni znacznie przeładunek portowy.

ECHA POBYTU WYCIECZKI KUPCÓW CZECHOSŁOWACKICH W GDYNI.

Wycieczka kupców z Moraw i Śląska Czeskiego, która bawiła w Gdyni w połowie bieżącego miesiąca (patrz nr. 25 Biuletynu) przyczyniła się w dużym stopniu do propagandy naszego portu. Wrażenia uczestników wycieczki z pobytu w Gdyni opublikowane zostały w tamtejszych dziennikach jak: Moravsko-Slezsky Denik, Ceske Slovo i Ostraeur-Zeitung.

Gremjum Handlowe w Morawskiej Ostrawie nadesłało do Izby naszej pismo, wyrażające podziękowanie za zgotowane wycieczce przyjęcie w Gdyni oraz słowa podziwu i uznania dla gigantycznej pracy Polski około rozwoju własnego portu. Gremjum Handlowe zapew-

niło Izbę, w imieniu kupiectwa w niem zjednoczonego, iż na terenie Moraw propagować będzie ideę współpracy gospodarczej z Polską oraz z portem gdyńskim.

BUDOWA WIELKIEGO MAGAZYNU DROBNICOWEGO W STREFIE WOLNOCŁOWEJ.

W dniach najbliższych rozpoczęte będą próbne wiercenia, celem dokładnego zbadania gruntu, a następnie budowa żelazo-betonowych fundamentów pod magazyn drobnicowy w wolnej strefie na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych obok budującego się obecnie magazynu Cukroportu. Wykonanie powyższych robót powierzono firmie Inż. M. Paszkowski pod nadzorem Urzędu Morskiego.

Magazyn ten posiadać będzie powierzchnię użyteczną 12.000 m² (długość 240 mtr., a szerokość 30 mtr.). Ukończenie robót projektowane jest w miesiącu lipcu roku przyszłego.

UMOWA POLSKO-GDAŃSKA.

W umowie polsko-gdańskiej z dnia 18. 9. br. ustalono między innemi, iż następujące towary przeładowane zostaną w okresie od 1 października 1933 r. do 30 września 1934 r. w porcie gdańskim:

1. Wywóz

	Towar	Ilość w tonach
1.	Zboże	300.000
2.	Mąka	25.000
3.	Spirytus	2.000
4.	Sól	10.000
5.	Kleje, makuchy i t. p.	20.000
6.	Melasa	30.000
7.	Nafta i ropa	50.000
8.	Skóry	1.700
9.	Drzewo i wyroby drzewne	560.000
10.	Zboża strączkowe	38.000
11.	Nasiona i rośliny	12.800
12.	Węgiel i koks	3.000.000
13.	Terpentyna	6.500
14.	Sole stasfurtskie, sól potasowa i soda	34.000
15.	Cynk	9.200
16.	Papier	5.700
17.	Konfekcja	500
18.	Dwusiarczan amonu	16.500
19.	Metale i wyroby z metali	18.000

2. Przywóz

	Towar	Ilość w tonach
1.	Kawa	4.000
2.	Kakao	2.400
3.	Herbata	750
4.	Śledzie solone	35.000

Towar	Ilość w tonach
5. Fosforyty	9.000
6. Superfosfaty	2.500
7. Tłuszcze i oleje zwierzęce	19.000
8. Skóry	3.000
9. Nasiona	14.500
10. Rośliny	9.500
11. Kauczuk, żywice i balsamy	1.800
12. Wyroby gumowe	1.300
13. Tłuszcze i oleje roślinne	11.000
14. Garbniki	14.600
15. Rudy i t. p.	90.000
16. Miedź	700
17. Metale i wyroby z metali	10.000
18. Papier i wyroby z papieru	10.000
19. Wełna i bawełna	5.400
20. Orzechy i migdały	500
21. Żelazo i stal	5.700
22. Żużle Thomasa	10.000
23. Owoce	2.000
24. Śledzie świeże	283
25. Ryż	5.000

EKSPORT LNU.

Związek dla Handlu i Eksportu lniarskiego — Wilno — ul. Mickiewicza 32, prosi eksporterów portowych o składanie ofert na przeładunek lnu. Roczny eksport firm zrzeszonych w tym Związku wynosi około 4.000 ton.

KONFERENCJA W SPRAWACH KOLEJOWYCH.

Dnia 25 września rb. o godz. 10-tej rano w sali posiedzeń Urzędu Morskiego w Gdyni, odbyła się konferencja pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Ruchu Ministerstwa Komunikacji, w sprawie nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich od 15 maja 1934 r., na której ustalono potrzeby komunikacyjne główniejszych centrów polskich z Gdańskiem i Gdynią.

NABRZEŻE JUGOSŁOWIAŃSKIE W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 7 września br. został zatwierdzony przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu wniosek Urzędu Morskiego, aby jednemu z nowobudujących się nabrzeży w porcie gdyńskim nadać nazwę wybrzeża Jugosłowiańskiego.

Fakt ten będzie do pewnego stopnia kurtuazyjnym rewanżem wobec Jugosławji, gdzie w ostatnich dniach, w porozumieniu odnośnych czynników M. S. Z., przy okazji wycieczki parlamentarzystów polskich do Jugosławji, zadecydowane zostało w jednym z portów nad Adrjatykiem nadanie nazwy nabrzeża Polskiego.

REGULARNA LINJA OKRĘTOWA GDYNIA — DALEKI WSCHÓD.

Polska Agencja Morska (P. A. M.) w Gdyni, zorganizowała regularne połączenie okrętowe między Gdynią a portami Dalekiego Wschodu jak: Pennag, Port Swettenhamm, Singapore, Hong-Kong, Shanghai,

Kobe, Jokohama i Dairen. Linję tą obsługiwać będą statki angielskich przedsiębiorstw okrętowych Alfred Holt & Co i Ellerman & Bucknall. Statki kursować będą co 10 dni począwszy od 25 października r. b.

Linja ta będzie mieć duże znaczenie dla rozwoju naszych stosunków handlowych z krajami Dalekiego Wschodu, pozwalając na bezpośrednie transporty importowe i eksportowe.

POLSKA LINJA OKRĘTOWA KONSTANCA — HAIFA — JAFFA.

Wzmagający się coraz bardziej ruch pomiędzy Polską a krajami Bliskiego Wschodu, w szczególności zaś z Palestyną, skłonił Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe Sp. Akc. Linja Gdynia—Ameryka, do założenia nowej regularnej linji pomiędzy Konstancą a Haifą i Jaffą. Do obsługiwania linji tej przeznaczony został największy okręt P. T. T. O. s/s „Polonia", wyporność 15.000 ton. Komunikacja na trasie powyższej opierać się będzie w pierwszym rzędzie na emigrantach żydowskich, który to ruch w ostatnich latach ma tendencję wybitnie zwyżkową i dochodzi do dość poważnych cyfr. Poza emigrantami żydowskimi z Polski, z linji korzystać także będą niewątpliwie i emigranci żydowscy z krajów ościennych. Linja Polsko-Palestyńska przewozić pozatem będzie liczne rzesze turystów i to zarówno pielgrzymki do Ziemi Świętej, jak turystów narodowości żydowskiej.

Fakt, że Linja Gdynia—Ameryka posiada jednocześnie stałą komunikację pomiędzy Europą a Ameryką, skłoni również turystów-żydów z Ameryki do korzystania z tej bezpośredniej komunikacji.

Linja Polsko-Palestyńska będzie miała również poważne znaczenie przy przewozach towarów z Polski do krajów Lewantu, w szczególności zaś do samej Palestyny, przyczyniając się tem samem do zacieśnienia stosunków ekonomicznych pomiędzy Polską a krajami Bliskiego Wschodu.

Trasa nowej Linji Polsko-Palestyńskiej będzie następująca: Podróż rozpoczyna się we Lwowie, skąd koleją przez Rumunję do portu Konstanca, dalej okrętem Morzem Czarnem do Konstantynopola. następnie przez Bosfor, Morze Marmara, Cieśninę Dardanelską, Morze Jońskie i Śródziemne do Haify. Następnym portem na terenie Palestyny, do którego okręt przybijać będzie, jest Jaffa, zaś w drodze powrotnej okręt przybijać będzie do Pireusu, dając tem samem możność turystom zwiedzenia poza Palestyną jeszcze i Grecji, jak również zatrzyma się na pewien czas w Konstantynopolu, celem umożliwienia zwiedzenia również i tego miasta.

Linja Polsko-Palestyńska będzie linją regularną, to znaczy odjazdy będą następować w stałych odstępach dwutygodniowych.

Inauguracja Linji Polsko-Palestyńskiej nastąpiła w dniu 27. bm. w Konstancy i miała charakter uroczysty.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s. s. „Scandinavia" oczekiwany dnia 30 września z ładunkiem owoców południowych i drobnicy z Sycylji.

s. s. „Neapel" oczekiwany dnia 30 września po ładunek do portów Morza Śródziemnego.

s. s. „Imanta" oczekiwany dnia 30 września po ładunek węgla do Szwecji.

s. s. „Imatra" oczekiwany dnia 30 września po ładunek węgla do Danji.

m. s. „Tampa" oczekiwany 4 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

m. s. „Erland" oczekiwany dnia 5 października po ładunek dla portów Bliskiego Wschodu.

m. s. „Hammaren" oczekiwany dnia 2 października z ładunkiem drobnicy i ziarna palmowego z Portów Afryki Południowej i Zachodniej.

s. s. „Iwan" oczekiwany dnia 2 października z ładunkiem drobnicy z Göteborgu i Malmö.

s. s. „Biri" oczekiwany dnia 6 października z ładunkiem drobnicy z Oslo i innych portów Norwegji Południowej.

s. s. „Ursa" oczekiwany dnia 7 października z ładunkiem drobnicy z Norwegji.

m. s. „Blaland" oczekiwany dnia 9 października z ładunkiem drobnicy i bawełny z Portów Bliskiego Wschodu.

s. s. „Ivernia" oczekiwany dnia 10 października z ładunkiem drobnicy i owoców południowych z Sycylji.

m. s. „Svaneholm" oczekiwany dnia 11 października z ładunkiem drobnicy i bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

s. s. „Melilla" oczekiwany dnia 15 października z ładunkiem drobnicy z Portów Marokańskich, Portugalskich i Północnej Hiszpanji.

s. s. „Jaederen" oczekiwany dnia 21 października z ładunkiem drobnicy z Norwegji.

m. s. „Lagaholm" oczekiwany dnia 21 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

m. s. „Thode Fagelund" oczekiwany dnia 23 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

s. s. „Bothnia" oczekiwany dnia 25 października z ładunkiem owoców południowych i drobnicy z Sycylji.

m. s. „Vikingland" oczekiwany dnia 25 października z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu.

s. s. „Caledonia" oczekiwany dnia 25 października z ładunkiem owoców południowych z Sycylji.

m. s. „Blankaholm" oczekiwany dnia 28 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallin	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	3. 10.	7. 10.	11. 10.	13. 10.	14. 10.
Poseidon	10. 10.	14. 10.	18. 10.	20. 10.	21. 10.
Śląsk	17. 10.	21. 10.	25. 10.	28. 10.	28. 10.
Poseidon	24. 10.	28. 10.	1. 11.	3. 11.	4. 11.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Victoria — z Gdyni 2. 10.
s/s Mercur — z Gdyni 9. 10.
s/s Victoria — z Gdyni 16. 10.
s/s Mercur — z Gdyni 23. 10.
s/s Victoria — z Gdyni 30. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Biri — z Gdańska 5. 10. — z Gdyni 6. 10.
s/s Akershus — z Gdańska 12. 10. — z Gdyni 13. 10.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 6. 10. — z Gdyni 7. 10.
s/s Jaederen — z Gdańska 20. 10. — z Gdyni 21. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów. Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 16. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 12. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Victoria — z Gdańska 7. 10.
s/s Mercur — z Gdańska 14. 10.
s/s Victoria — z Gdańska 21. 10.
s/s Mercur — z Gdańska 28. 10.
s/s Victoria — z Gdańska 4. 11.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 2. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 10. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Brake — z Gdyni 30. 9. — z Gdańska 3. 10.
s/s Hinrich — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 7. 10.
s/s Kaete — z Gdyni 7. 10. — z Gdańska 10. 10.
s/s Sylt — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 14. 10.
s/s Brake — z Gdyni 14. 10. — z Gdańska 17. 10.
s/s Eberhard — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 21. 10.
s/s Birgit — z Gdyni 21. 10. — z Gdańska 24. 10.
s/s Indalsaelfven — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 28. 10.
s/s Albert — z Gdyni 28. 10. — z Gdańska 31. 10.
s/s Lothar — z Gdyni 31. 10. — z Gdańska 4. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Pluto — z Gdyni 8. 10. — z Gdańska 10. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdą niedzielę, z Gdańska w każdy wtorek. — Sailing from Gdynia every Sunday, from Danzig every Tuesday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.
s/s Chorzów — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.
s/s Cieszyn — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.
s/s Chorzów — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 27. 10.
s/s Śląsk — z Gdyni 31. 10. z Gdańska 3. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Ceres — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 4. 10.
s/s Condor — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.
s/s Minos — z Gdyni 9. 10. — z Gdańska 11. 10.
s/s Pylades — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska 14. 10.
s/s Butt — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 18. 10.
s/s Pollux — z Gdyni 19. 10. — z Gdańska 21. 10.
s/s Ceres — z Gdyni 23. 10. — z Gdańska 25. 10.
s/s Condor — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska 28. 10.
Odjazd z Gdyni w poniedziałki i czwartki, z Gdańska w środy i soboty.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.
s/s Tczew — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.
s/s Cieszyn — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.
s/s Tczew — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 27. 10.
Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek — z Gdańska w każdy piątek

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.
s/s Butt — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 18. 10.
s/s Condor — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska 28. 10.
s/s Butt — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 8. 11.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 7. 10.
s/s — — z Gdyni 14. 10.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji, Anglji Północnej i Irlandji.

Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.
s/s Premjer — z Gdańska 25. 10. — z Gdyni 26. 10.
s/s Premjer — z Gdańska 8. 11. — z Gdyni 9. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 10. — z Gdyni 5. 10.
s/s Baltonia — z Gdańska 17. 10. — z Gdyni 19. 10.
s/s Baltonia — z Gdańska 31. 10. — z Gdyni 2. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 4. 10. — z Gdyni 5. 10.
s/s Lublin — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.
s/s Lwów — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 19. 10.
s/s Lublin — z Gdańska 25. 10. — z Gdyni 26. 10.
s/s Lwów — z Gdańska 1. 11. — z Gdyni 2. 11.

Do portów sycylijskich — Catania — Messina — Palermo (Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Irsa — z Gdyni 3. 10.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Irsa — z Gdyni 4. 10.
s/s Randi — z Gdyni 14. 10.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 14.—15. 10. — z Gdańska 14.—15. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 4. 10.
m/s Blaland — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska 11. 10.
m/s Vikingland — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 23. 10.
m/s Hemland — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 7. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 5. 10.
s/s Minnequa — z Gdyni 22. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 19. 10.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires — Montevideo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdańska 4. 10.
s/s Bore IX — z Gdańska w końcu października. — End of October.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s ——— — z Gdyni ca 20. 10.

Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Lourenco Marques — Durban.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni ca. 15. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York
Odjazdy z Nowego Yorku

s/s Argosy — 13. 10.
s/s Scanpenn — 27. 10.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni

s/s Sagaporack — 3. 10.
s/s Scanstates — 7. 10.
s/s Minnequa — 12. 10.
s/s Argosy — 27. 10.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Sagaporack — 3. 10.
s/s Scanstates — 7. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Cieszyn	3. 10.	7. 10.	11. 10.	13. 10.	14. 10.
Poseidon	10. 10.	14. 10.	18. 10.	20. 10.	21. 10.
Śląsk	17. 10.	21. 10.	25. 10.	—	28. 10.
Poseidon	24. 10.	28. 10.	1. 11.	3. 11.	4. 11.
Cieszyn	31. 10.	4. 11.	8. 11.	—	11. 11.
Poseidon	7. 11.	11. 11.	15. 11.	17. 11.	18. 11.
Śląsk	14. 11.	18. 11.	22. 11.	—	25. 11.
Poseidon	21. 11.	25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	30. 9.	3. 10.	7. 10
Kaete	4. 10.	7. 10.	10. 10.
Sylt	7. 10.	10. 10.	14. 10.
Brake	11. 10.	14. 10.	17. 10.
Eberhard	14. 10.	17. 10.	21. 10.
Birgit	18. 10.	21. 10.	24. 10.
Indalsaelfven	21. 10.	24. 10.	28. 10.
Albert	25. 10.	28. 10.	31. 10.
Lothar	28. 10.	31. 10.	4. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu s/s Chorzów 7. 10.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 14. 10.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Ceres		26. 9.	2. 10.	4. 10.
Condor	28. 9.	30. 9.	5. 10.	7. 10.
Minos		3. 10.	9. 10.	11. 10.
Pylades		7. 10.	12. 10.	14. 10.
Butt	7. 10.	10. 10.	16. 10.	18. 10.
Pollux		14. 10.	19. 10.	21. 10.
Ceres		17. 10.	23. 10.	25. 10.
Condor	19. 10.	21. 10.	26. 10.	28. 10.
Minos		24. 10.	30. 10.	1. 11.
Pylades		28. 10.	2. 11.	4. 11.
Butt	28. 10.	31. 10.	6. 11.	8. 11.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 10.
z Antwerpji — s/s Śląsk 11. 10.
z Antwerpji — s/s Tczew 20. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia
Condor	28. 9.	30. 9.	5. 10.
Butt	7. 10.	10. 10.	16. 10.
Condor	19. 10.	21. 10.	26. 10.
Butt	28. 10.	31. 10.	8. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki
Victoria	28. 9.	2. 10.
Mercur	5. 10.	9. 10.
Victoria	12. 10.	16. 10.
Mercur	19. 10.	23. 10.
Victoria	26. 10.	30. 10.

Ryga (Riga) — Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

	Ryga środy	Gdańsk soboty
s/s Victoria	4. 10.	7. 10.
s/s Mercur	11. 10.	14. 10.
s/s Victoria	18. 10.	21. 10.
s/s Mercur	25. 10.	28. 10.
s/s Victoria	1. 11.	4. 11.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	5. 10.	8. 10.	11. 10.
Premjer	19. 10.	22. 10.	25. 10.
Premjer	2. 11.	5. 11.	8. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	28. 9.	2. 10.	2. 10.
Baltonia	12. 10.	16. 10.	16. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lwów	28. 9.	1. 10.	4. 10.
Lublin	5. 10.	8. 10.	11. 10.
Lwów	12. 10.	15. 10.	18. 10.
Lublin	19. 10.	22. 10.	25. 10.
Lwów	26. 10.	29. 10.	1. 11.
Lublin	2. 11.	5. 11.	8. 11.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Svaneholm	23. 9.	30. 9.	—	28. 10.
m/s Tortugas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.
m/s Stureholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.	15. 11.
m/s Tugela	21. 10.	31. 10.	—	30. 11.
m/s Troleholm	28. 10.	5. 11.	—	28. 11.
m/s Toronto	8. 11.	15. 11.	21. 11.	10. 12.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — wychodzi z Casablanca 20./25. 9. — przyjazd do Gdyni ca 12./15. 10.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. „Bore IX" ładuje w Buenos Aires w drugiej połowie sierpnia — przyjazd do Gdyni 9. 10.
par. „Navigator" ładuje w Buenos Aires w pierwszej połowie września — przyjazd do Gdyni 22. 10.
par. „Bore VIII" ładuje w Buenos Aires w końcu września/w pocz. paździer. przyjazd do Gdyni 10. 11
par. „Orient" ładuje w Buenos Aires w pierwszej połowie października — przyjazd do Gdyni 21. 11.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Bore IX	ca. 31. 8.	2. 9.	4. 9.	2. 10.
par. Navigator	15. 9.	17. 9.	20. 9.	18. 10.
par. Bore VIII	6. 10.	9. 10.	10. 10.	10. 11.
par. Orient	20. 10.	24. 10.	25. 10.	24. 11.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksandrja	Gdynia
m/s Vikingland	—	16. 9.	22. 9.	25. 9.	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	—	20. 10
m/s Hemland	—	—	—	—	—	16. 10.	—	—	10. 10.	7. 11
s/s Roland	—	7. 10.	15. 10.	18. 10.	22. 10.	—	–	23. 10.	—	18. 11
m/s Nordland	—	5. 10.	—	6. 10.	—	—	—	—	20. 10	—
m/s Gotland	23. 10.	24. 10.	—	25. 10.	—	2. 11.	4. 11.	—	—	—

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	z — from Bordeaux—La Pallice		z — from Le Havre—Dunkirk
s/s Skjold	około (about) 25/26. 9.	—	około (about) 30. 9. — 2. 10.
s/s Seine	około (about) 16/17. 10.	--	około (about) 21/23. 10.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
Bothnia	—	—	—	5. 10.	6. 10.	7. 10.	28. 10
Albania	—	—	—	20. 10.	21. 10.	23. 10.	12. 11.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Candia	Walencia	Alicante	Almeria	Malaga
s/s Caledonia	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	5. 10.	6. 10.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ANGIELSKIE STAWKI FRACHTOWE W SIERPNIU BR.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Shipping) wskaźnik liczbowy frachtów w sierpniu br. wynosił 17.78, t. j. był niższy o 2,13% w porównaniu z miesiącem lipcem br., lecz wyższy o 1,77% niż w sierpniu ub. r. Stawki „w time charter" wynosiły 14,20, t. j. były o 4,93% niższe niż w lipcu br., lecz o 33,76% wyższe niż w sierpniu ub. r.

Jeżeli przyjmiemy za podstawę stawkę 100 w 1913 roku, to obecnie stawka ta wynosiłaby 73,98. Należy zaznaczyć, że Izba Morska przy obliczaniu wskaźnika frachtowego nie brała pod uwagę ani wartości złotowej, ani też ostatniego spadku dolara am.

GRECJA KUPUJE STATKI ANGIELSKIE.

W czasie od stycznia do lipca br. sprzedali armatorzy angielscy greckim towarzystwom okrętowym 33 okręty o pojemności 149.162 ton brutto; do końca zaś sierpnia zgórą 183.716 ton. W 1932 roku armatorzy greccy kupili w Anglji 27 statków o pojemności 111.948 ton, w 1931 roku 27 okrętów o pojemności 117.963 ton. W ostatnim roku tonaż angielski z powodu sprzedaży statków spadł z 19.823.292 ton brutto na 18.793.307 ton, t. j. o 1.029.985 ton.

NAJSZYBSZY STATEK MOTOROWY ŚWIATA.

W połowie bieżącego miesiąca najpoważniejsza stocznia belgijska „John Cockerill" S. A. w Antwerpji, ukończyła budowę motorowca „Prince Baudouin". Statek ten będzie obsługiwał linję Ostende-Dover i prawdopodobnie pobije wszystkie rekordy szybkości, ustanowione dla tego rodzaju statków. Dotychczasowy rekord dla motorowców wynosi 23.5 węzły. Rozmiary statku są następujące: długość 113 m., szerokość 14 m., zagłębienie 7,53 m., pojemność 2.730 ton. Siła maszyn wynosi 17.000 H. P.

KREDYTY PAŃSTWOWE NA ROZBUDOWĘ PORTÓW W HAMBURGU I BREMIE.

Niemiecki Fundusz Pracy nosi się z zamiarem udzielenia Hamburgowi na rozbudowę i ulepszenie portowe kredytu w wysokości 2.800.000 RM., Bremie zaś 350.000 RM. Z funduszu przeznaczonego dla Bremy, ma się przeprowadzić przedewszystkiem prace kanalizacyjne w Bremerhafen.

NOWE OPŁATY PORTOWE W ROUEN.

Administracja portu w Rouen wprowadziła z dniem 13. b. m. nowe, wyższe od dotychczasowych, opłaty portowe. Nowe opłaty wynoszą 1.30 fr. fr. od tony netto regist., za pierwsze 1.500 ton, od 1.500—4.000 ton włącznie 2.40 fr. fr. od tony, powyżej 4.000 ton 3,— fr. fr. od tony. Obecnie opłaty lokalne w tym porcie ustalono na 2.60 fr. fr. od tony netto. Opłaty od ładunku są następujące:

I. **Przy wyładowaniu:** a) węgiel, koks, ropa, smoła, drzewo, belki, oleje mineralne, kamienie, piryty, minerały, kaolin, fosfoty, nitraty, podstawki, siarka — 0.175 fr . fr. od tony (1.000 kg.) dla towarów wyładowywanych w obrębie granic portu Rouen, 0.325 fr. fr. od tony towarów wyładowywanych powyżej Fatouville.

b) zboża, mąka, kawa, cukier, wino i spirytus, papier — 0,35 fr. fr. od tony, dla towarów wyładowanych w obrębie granic Rouen, dla towarów wyładowanych poza temi granicami, powyżej Fatouville — 0.45 fr. fr. od tony.

II. **Przy załadowaniu.**

Dla wszystkich towarów ustalono jednolitą opłatę w wysokości 0.175 fr. fr. od tony towarów, załadowanych w obrębie granic portu Rouen, a 0.225 fr. fr. od towarów załadowanych poza tym obrębem. powyżej Fatouville.

OBROTY PORTÓW PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH W PIERWSZYCH SIEDMIU MIESIĄCACH BR.

	Import		Eksport		Razem	
	1000 ton	%	1000 ton	%	1000 ton	%
HAMBURG						
Styczeń—Lipiec 1930	9,627	100	5,301	100	14,928	100
Styczeń—Lipiec 1931	8,821	92	4,659	88	13,480	90
Styczeń—Lipiec 1932	7,509	78	3,844	72	11,353	76
Styczeń—Lipiec 1933	7,581	79	3,847	72	11,428	76
BREMA						
Styczeń—Lipiec 1930	2,405	100	1,336	100	3.741	100
Styczeń—Lipiec 1931	1,836	77	1,122	84	2,958	80
Styczeń—Lipiec 1932	1,690	70	925	70	2,615	70
Styczeń—Lipiec 1933	1,631	68	1,059	80	2 690	73
AMSTERDAM						
Styczeń—Lipiec 1930	2,283	100	1,102	100	3,385	100
Styczeń—Lipiec 1931	2,212	96	996	91	3,208	94
Styczeń—Lipiec 1932	2,030	88	723	66	2,753	81
Styczeń—Lipiec 1933	1,940	84	804	73	2,744	81
ROTTERDAM						
Styczeń—Lipiec 1930	12,540	100	7,283	100	19,823	100
Styczeń—Lipiec 1931	9,829	79	6,655	91	16,484	83
Styczeń—Lipiec 1932	7,060	56	4,614	63	11,674	58
Styczeń—Lipiec 1933	7,632	61	4.455	61	12,087	61
ANTWERPJA						
Styczeń—Lipiec 1930	5,815	100	7,157	100	12,972	100
Styczeń—Lipiec 1931	5,749	99	4,884	68	10,633	82
Styczeń—Lipiec 1932	5,236	90	3,701	51	8,837	69
Styczeń—Lipiec 1933	5,565	94	4,324	60	9,889	76

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO PALESTYNY.

Potęgujący się coraz więcej i obejmujący coraz szersze koła ruch bojkotowy towarów niemieckich w Palestynie stwarza znaczne możliwości dla rozszerzenia eksportu produktów polskich do tego kraju. Mimo znacznego stosunkowo wzrostu produkcji palestyńskiej w ostatnich latach, nie jest ona dotychczas samowystarczalną prawie w żadnym artykule tak produkcji rolniczej, jak i przemysłowej. Import, który wynosił w r. 1932 — ŁP. 8.120.797,— wzrasta ciągle dzięki znacznej imigracji i związanym z nią ruchem inwestycyjnym.

Podając powyższe do wiadomości, Izba zwraca uwagę firmom swego okręgu, na istniejące w Palestynie możliwości zbytu, oczywiście przy odpowiednich cenach i warunkach. Firmy zainteresowane w eksporcie zechcą nadesłać pod adresem Palestyńsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej w Tel-Aviv (Palestinian-Polish Chamber of Commerce — Tel-Aviv, Montefiori 25) oferty wraz z katalogami i ewtl. próbkami lub wzorami, podając ceny w myśl ogólnie tam przyjętych warunków kupna i sprzedaży cif porty Jaffa i Haifa. Izba Palestyńsko-Polska zbada indywidualnie możliwość konkurencyjną każdej otrzymanej oferty i zależnie od wyników przeprowadzonych badań, nawiąże bezpośredni kontakt między eksporterem w Polsce, a importerem tamtejszym, względnie postawi eksporterowi polskiemu wnioski co do ewent. koniecznej zmiany cen lub warunków.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE DO STANÓW ZJEDN.

Z chwilą ustabilizowania dolara, niewątpliwie otworzą się poważne możliwości eksportu do Stanów Zjednoczonych. Dlatego też ważną jest rzeczą, aby producenci i eksporterzy polscy przygotowywali się już obecnie do przyszłych dostaw na rynek amerykański, poznali upodobania i wymagania rynku, jego ceny, zapotrzebowanie, rodzaj opakowania, gatunki towaru.

Jeśli chodzi o rynek chicagowski, to należy zaznaczyć, że polskie artykuły spożywcze mogą znaleźć zbyt w istniejącej w Chicago dużej kooperatywie, zrzeszającej około 300 sklepów spożywczych polskich. Wspomniana kooperatywa, która ma poważne widoki rozwoju, interesuje się produktami polskiemi, z tym jednak warunkiem, że towar polski będzie ściśle dostosowany do wymagań odbiorców amerykańskich, zarówno pod względem cen, jak i jakości, wyglądu zewnętrznego i t. p.

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę polskich sfer przemysłowych i handlowych na konieczność głębszego zainteresowania się dostawami na rynek amerykański, przyczem udzielić może zainteresowanym informacyj, dotyczących gatunków towarów, jakie mogą być wywożone do Stanów Zjednoczonych, jak również przepisów importowych amerykańskich, stawek celnych i t. p.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W EGIPCIE.

Na rynku egipskim zarysowują się obecnie pewne możliwości zwiększenia zasięgu tranzakcyj importowych z Polski, w związku z zaobserwowanemi tendencjami zmiany dotychczasowych dostawców ze strony niektórych kupców egipskich. Przywóz towarów zagranicznych do Egiptu uległ w ciągu kilku ostatnich lat skurczeniu, jednak rynek ten jest nadal chłonnym, przyczem import towarów jest bardzo zróżniczkowany. Tak np. przywóz z Niemiec, który interesuje naszych

eksporterów ze względu na konkurencyjność niektórych artykułów, obejmuje najróżnorodniejsze rodzaje towarów. Wśród nich na pierwsze miejsce wybijają się nawozy, maszyny, specyfiki farmaceutyczne, wyroby hutnicze, aparaty, węgiel, papier, artykuły chemiczne, wyroby dziane, piwo i fajans. Przywóz towarów z Niemiec, niejednokrotnie tandetnych, odpowiada wymaganiom jakościowym rynku egipskiego, przyczem towary te są stosunkowo tanie i dostosowane do warunków zbytu powstałych po spadku waluty egipskiej.

Konkurencja towarów niemieckich z polskiemi ujawnia się na rynku egipskim, zwłaszcza w zakresie smarów, dykt, tkanin wełnianych, szkieł do lamp, ponadto obcasów gumowych, kopyt szewskich, wyrobów fajansowych, szkła stołowego, rur żelaznych, łączników do rur. Dawniej wchodziły jeszcze w grę klej, wyroby powroźnicze i wyroby dziane wełniane.

Niezbędnym warunkiem, który wpływa na ułatwienie penetracji towarów naszych na rynek egipski, jest cena dostarczanych artykułów. Firmy egipskie, które chcą zmienić źródła zakupu towarów, tylko w tym wypadku nawiążą kontakt z dostawcami polskimi, o ile osiągną z tranzakcyj tych zysk większy lub conajmniej równy zyskowi dotychczasowemu.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

WSPÓŁPRACA KOLEI Z SAMOCHODAMI.

Na ostatnim Zjeździe Polskich Inżynierów Kolejowych jako naczelne zagadnienie wysunięty został problem ruchu samochodowego i jego stosunku do kolejnictwa. Zamiast szkodliwego współzawodnictwa uznano za niezbędne współdziałanie obu rodzajów przewozu. Daje się to osiągnąć przez wprowadzenie do przewozu drobnicy „żelaznych skrzyń zbiorczych" przetaczanych na kółkach względnie przeładowywanych zapomocą dźwigów z platformy wagonu na platformę auta i realizujących w ten sposób idealną zasadę transportu tak zw. „od drzwi do drzwi" — od nadawcy do odbiorcy. Dla kolei niema wtedy konkurencji ze strony „drogi", gdyż w tym wypadku „droga" daje szczęśliwą pomoc „szynom". Na skutek szerokiego rozpowszechnienia się skrzyń zbiorczych, z inicjatywy „Międzynarodowej Izby Handlowej" powstało w Paryżu „Bureau Internationale des Containers", do którego należą wszystkie towarzystwa kolejowe najważniejszych państw europejskich.

Biuro to ma za zadanie regulować międzynarodowy ruch skrzyń, zajmować się ich wymianą, ustalać taryfę przewozową i załatwiać formalności celne, związane z przewozem. Najodpowiedniejsze wymiary skrzyń zostały już opracowane. Jak wynika z przebiegu obrad Zjazdu Inżynierów Kolejowych, w Polsce sprawa ta staje się również aktualną.

Bliższe dane o tym nowym etapie współczesnego rozwoju transportu kolejowo-samochodowego zamieszczamy poniżej:

Racjonalny przewóz drobnicy w skrzyniach zbiorczych — zamiast konkurencji współdziałanie przewozu kolejowego z samochodem.

Słowo „contenaire", tj. skrzynia zbiorcza, dostatecznie oznacza w języku międzynarodowym jej przeznaczenie. Są to ramy lub skrzynie pakowe o standaryzowanych wymiarach, specjalnie przystosowane do łatwego przeładowywania ich z wagonu na statek, samochód lub platformę wozu ciężarowego. Skrzynie te są mocne i trwałe. Jako pewny środek opakowania, wytrzymuje długoletnią służbę częstego i różnorakiego użytku.

Skrzynie te upraszczają operacje przeładunkowe, skracają czas przewozu i koszta. Towar załadowany w skrzyni, ze względu na jej odporność i solidarność wykonania jest zabezpieczony od wypadków, kradzieży i ognia. Skrzynia zbiorcza, będąc doskonałem opakowaniem, zabezpiecza towar i odstawia go „od drzwi do drzwi".

Koleje żelazne poszczególnych krajów zdają sobie sprawę z tego,**że tam, gdzie przewóz materjałów odbywa się zapomocą skrzyń, wyklucza się temsamem konkurencję ze strony „drogi"**, gdyż w tym wypadku „droga" daje szczęśliwą pomoc „szynom".

Uzupełnienie w tej dziedzinie działalności kolei wprowadziły u siebie w pierwszej linji: Anglja i Ameryka, gdzie transport w skrzyniach zbiorczych w ciągu kilkunastu lat bardzo się rozpowszechnił. Jest więc rzeczą zrozumiałą, że koleje żelazne wprowadzają dla przesyłek w skrzyniach zbiorczych specjalne warunki przewozowe, tak na rynku wewnętrznym jak i międzynarodowym.

Umowa podpisana przez wszystkie europejskie towarzystwa kolejowe ustala nową tabelę przepisów dla przewozu w skrzyniach.

Stosowanie skrzyń zbiorczych w Ameryce.

W Ameryce skrzynie zbiorcze przyjęły się już dość dawno dzięki ich wielkim zaletom, w szczególności oszczędnościom na opakowaniu, gdyż towar wysyłany w skrzyniach nie potrzebując specjalnego opakowania, staje się tańszym.

Statystyka kolejowa New York Central podaje, że do przewiezienia 2.265 ton bagażu, potrzeba 438 wagonów, średnio na każdy wagon po 5,67 ton, podczas gdy przy przewozie skrzyniami zbiorczemi na każdy wagon wypadnie po 11,3 ton, czyli na przewiezienie 4.077 ton bagażu potrzeba tylko 381 wagonów.

Pensylwańskie koleje żelazne przewiozły od czerwca 1932 r. do stycznia 1931 r. 63.084 skrzyń w tem 58.481 było załadowanych, a 4.633 pustych, co przedstawia 93% załadowanych skrzyń. Specjalna komisja handlowa podaje, że na skutek oszczędności uzyskanych przez towarzystwa kolei przy przewozie towarów w skrzyniach zbiorczych zamiast zwykłego przewozu w wagonach krytych, uzyskano zwiększenie dochodu o 25%.

Skrzynie w Anglji.

Jeszcze przed wojną światową, Anglja zaprowadziła u siebie skrzynie zbiorcze, które służyły przy przeprawianiu bagażu przez kanał La Manche. Po wojnie skrzynie te bardzo się rozpowszechniły. Przyjęły je najpierw dwa towarzystwa nawigacyjne angielskie „La London Midland & Scitish i La Great Western", które do dzisiaj posiadają już parę tysiecy skrzyń (zamkniętych o naładunku od 2,5 do 4.0 ton i odkrytych o naładunku od 3 do 4 ton).

Skrzynie zbiorcze używa się do przewożenia wszelkiego rodzaju materjałów: jak do transportu cegieł, fajansu, maszyn i artykułów spożywczych, a nawet mięsa i mleka, dla których stosuje się specjalne skrzynie — chłodnie.

Angielskie skrzynie zbiorcze, przewożąc bagaże, kursują nietylko w granicach swego państwa, lecz po całej Europie, przedewszystkiem po Belgji, Francji i Niemczech.

Skrzynie zbiorcze w Belgji.

Od dwóch lat companja nawigacyjna „John Cockerill Line" na linjach pospiesznych przewozi towary w skrzyniach zbiorczych, między Ostendą a Tilbury. Przewożone są delikatne towary belgijskie, włoskie i jugosłowiańskie na rynek londyński.

Skrzynie zbiorcze używane na linji John Cockerill, zbudowane są następująco: wierzch i spód sa wykonane z drzewa, ramy i okucia spawane z żelaza, boki z siatki żelaznej zamykane na odpowiednią zatyczkę. Belgijskie towarzystwo kolei żelaznych, zdając sobie sprawę jakim wygodnym i nowoczesnym środkiem przewożenia jest „skrzynia", zbadało ich sprawność techniczna i ekonomiczną na podstawie materjałów posiadanych przez istniejace w Paryżu **„Le Bureau Internationale des Conteners"** i przyjeło u siebie specjalne warunki dla tego rodzaju przesyłek, mając na celu przedewszystkiem **usprawnienie i współdziałanie racjonalnego przewozu koleją, autami i statkami.**

Koleje belgijskie wprowadziły od 1 lipca 1933 r. specjalną taryfę dla przewozu w skrzyniach zbiorczych dla poszczególnych typów.

Budowa skrzyń lekkich składa się z ram żelaznych i boków drewnianych, przyczem **ściana spodnia spoczywa na kółkach, dając możność przetaczania skrzyni.**

Prosta budowa skrzyni pozwala na dowolne i szczelne umieszczenie jej zarówno na statku, jak i na wagonie, czy też platformie auta lub wozu. Skrzynie lekkie przewożone są na kolejach w zwykłych wagonach krytych.

Zaznaczyć wypada, że w **Niemczech, skrzynie lekkie wykonane są całkowicie ze stali.** Jest to bardzo racjonalne, gdyż **takie skrzynie są znacznie trwalsze i zapewniają obsolutną suchość towaru.**

Skrzynie zbiorcze w innych krajach — międzynarodowe biuro przewozu skrzyń.

W Niemczech, Włoszech i Francji oddawna przestano już traktować przewóz zapomocą skrzyń zbiorczych, jako doświadczenie.

Pod opieką **„Chambre de Commerce Internationale“**, powstało w Paryżu międzynarod. biuro dla przewozu skrzyniami, do którego należą wszystkie towarzystwa kolejowe, najważniejszych państw europejskich. Biuro to ma za zadanie regulować międzynarodowy ruch skrzyń, zajmować się ich wymianą, ustalać taryfę przewozową i załatwiać formaln. celne związane z przewozem. **L'Union Internationale les Chemins de Fers,** ustaliła najodpowiedniejsze wymiary skrzyń, stosując się do różnolitych wymagań ruchu drobnicowego, jak również rozwiązała kwestję dźwigów.

KOMUNIKACJA TELEFONICZNA MIĘDZY POLSKĄ A OKRĘTAMI NIEMIECKIEMI NA MORZU.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że z dniem 1 października br. wprowadza się ruch telefoniczny między Polską a niemieckiemi okrętami na morzu. Udział w tym ruchu biora narazie następujące urzędy: Warszawa, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynia, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno, oraz niemieckie okręty na morzu: Albert Ballin, Bremen, Columbus, Deutschland, Europa, Hamburg, New York, Resolute, Cap Arcona i Cap Polonio.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą via Berlin wynosi:

Strefa morska — Rodzaj opłaty	Pełna opłata za 3 min. rozmowę względnie za zawiadomienie fr.
I. strefa daleka:	
Obszar na zachód od kanału Wilhelma do 180 długości geogr. i 430 szerokości geogr. Oceanu Atlantyckiego	51,—
Opłata za zawiadomienie (report charge) w razie niedojścia do skutku rozmowy	7,—
II. strefa daleka:	
Obszar na zachód i południe od I strefy	96,—
Opłata za zawiadomienie (report charge)	12,—
A. strefa bliska:	
Obszar Morza Północnego via Nordeich Radio	26,—
Opłata za zawiadomienie (report charge)	3,67
B. strefa bliska:	
Obszar Morza Bałtyckiego via Rügen Radio i obszar Morza Północnego via Elbo—Weser Radio	20,375
Opłata za zawiadomienie (report charge)	3,67

W ruchu telefonicznym z okrętami na morzu dopuszczone są:

a) rozmowy z rozmównic publicznych,

b) rozmowy zwykłe z określoną osobą przyczem należy podać nazwisko żądanej osoby i jej zastępcy.

STAWKI ZA ROZMOWY TELEFONICZNE.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że z dniem 1 października br. zniża się stawki za rozmowy telefoniczne o 15 fr., zaś stawki za zawiadomienie (report charge) o 5 fr. w ruchu telefonicznym między Polską a Ameryką Północną, Australją, Afryką Południową, Indjami Brytyjskiemi, Nową Zelandją i wyspami Bermudami i Hawajskiemi.

Do ruchu tego są dopuszczone w Okręgu tut. Dyrekcji Poczt i Telegrafów urzędy telefoniczne w Bydgoszczy i Gdyni.

SKRÓCENIE TERMINÓW DOSTAWY NA KOLEJACH WŁOSKICH.

Dla zaznaczenia sprawności swych kolei, Zarząd kolei włoskich obniżył z dniem 1 sierpnia br. regulaminowe terminy dostawy, które będą wynosić:

Przy przesyłkach pośpiesznych:

termin odprawy przy przesyłkach drobnicowych 18 godzin, przy wagonowych 12 godz.,

termin przewozu 24 godzin za każde rozpoczęte 250 km, odległości taryfowej do 500 km, następnie po 18 godz. za każdych dalszych 250 km, najmniej jednak 48 godzin.

Przy przesyłkach zwyczajnych:

termin odprawy 36 godz., przy przesyłkach drobnicowych a 24 godz. przy wagonowych,

termin przewozu 48 godz. za każde rozpoczęte 250 km odległości taryfowej 500 km, następnie po 36 godz. za każdych dalszych 250 km.

Na PKP, które co do swej sprawności bynajmniej nie ustępują kolejom włoskim, obowiązują terminy dostawy, dopuszczone jako maksymalne w Konwencji Międzynarodowej Berneńskiej, zatem

przy przesyłkach pośpiesznych:

termin odprawy 1 doba,

termin przewozu za każde rozpoczęte 250 km odległości taryfowej 1 doba,

przy przesyłkach zwyczajnych:

termin odprawy 2 doby,

termin przewozu za każde rozpoczęte 250 km odległości taryfowej 2 doby.

Wobec przykładu kolei włoskich należałoby zatem i u nas rozważyć czy nie byłoby usprawiedliwionem, jeśli już nie obniżenie regulaminowych terminów dostawy, to tak licznych na PKP dodatkowych terminów dostawy, jak np. dla przejścia przesyłek przez stację Iłowo i Zajączkowo Tczewskie przy pośpiesznych 1 doba, przy zwyczajnych 2 doby, dla przejścia przez stację Danzig RDZ dla pośpiesznych 2 doby, dla zwyczajnych 3 doby, dla przesyłek nadawanych na stacji Gdynia i przeznaczonych na stację Gdynia przy pośpiesznych 2 doby, przy zwyczajnych 3 doby, dla przejścia przesyłek zwyczajnych przez Tarnowskie Góry 2 doby, dla przejścia przesyłek zwyczajnych przez linję Kalety—Podzamcze 2 doby i t. p.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

KURS DLA KSIĘGOWYCH-REWIDENTÓW.

W październiku b. r. otwarty będzie wyższy kurs wykładów dla Księgowych-Rewidentów, przy Wyższej Szkole Handlowej w Poznaniu.

Świadectwo ukończenia powyższego kursu zwalnia od obowiązku złożenia przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu egzami-

nu dla kandydatów na zaprzysiężonych rewizorów ksiąg handlowych przy Sądach i przy Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Bliższych informacyj udziela i zapisy przyjmuje Sekretarjat Wyższej Szkoły Handlowej w Poznaniu, Wały Zygmunta Starego 2/3.

SPRAWY PODATKOWE

UPROSZCZENIE URZĘDOWANIA W DZIEDZINIE PODATKU DOCHODOWEGO.

Celem uproszczenia urzędowania w dziedzinie podatku dochodowego zarządził M. Sk. co następuje:

1. Upoważnia się Prezesów Izb Skarbowych do odraczania na indywidualne prośby terminów składania zeznań tak osób fizycznych, jak i prawnych, na okres czasu, który uznają za wskazany, z uwagi na okoliczności, przytoczone w podaniach płatników (bez ograniczenia czasokresu).

2. Upoważnia się Prezesów Izb Skarbowych do uchylania prawomocnych orzeczeń komisyj odwoł. w przypadkach podniesienia słusznych zarzutów tak natury formalnej, jak i materjalnej w skargach do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, oraz w zażaleniach, wnoszonych przez płatników podatku dochodowego, w 60-dniowym terminie, przewidzianym dla wnoszenia skarg do N. T. A. W razie wniesienia zażalenia po 60-dniowym terminie — orzeczenie komisji odwoławczej może być uchylone, o ile dochodzenia wykażą, że wymiar podatku jest pod względem materjalnym nieuzasadniony.

3. Upoważnia się Prezesów Izb Skarbowych do darowania skutków przekroczenia terminu do wnoszenia odwołań w przypadkach wniesienia odwołania po 30-dniowym terminie bez przytoczenia w niem powodów opóźnienia, a przytoczenia tych powodów dopiero po otrzymaniu odmownej decyzji Przewodniczącego Komisji szacunkowej. Również upoważnia się Prezesów Izb Skarbowych do przywracania terminu wnoszenia odwołań w przypadkach, gdy odwołania nie wniesiono, a wymiar podatku pod względem materjalnym nieprawidłowy.

4. Upoważnia się Izby Skarbowe do bezpośredniego przedkładania N. T. A. odpowiedzi na skargi wnoszone od decyzyi komisyj odwoławczych, wzgl. od decyzyj wydanych w ostatniej instancji przez Izby Skarbowe.

5. Upoważnia się kierown. urzędów skarbowych do ograniczania poboru podatku dochodowego do kwoty, wynikającej z prowizorycznego rozpatrzenia odwołania płatnika, wniesionego od wymiaru podatku. O ile chodzi o wymiary podatku dochodowego, dokonywane przez oddziały bilansowe Izb Skarbowych uprawnienie do ograniczenia poboru podatku, przysługuje Prezesom Izb Skarbowych.

O ile chodzi o obszar Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego, uprawnienia, przysługujace Prezesom Izb Skarbowych, przysługują Naczelnikowi Wydziału Skarbowego Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego. (Z okólnika Ministra Skarbu L. D. V. 37351/2/33 z dnia 7. 8. 1933 r.)

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 10 30. IX. 33.

PRZEMYSŁ KONSERW RYBNYCH W GDYNI.

Gdynia staje się obecnie ważnym ośrodkiem dla naszego rybołówstwa morskiego. Dzięki przewidującej polityce i wysiłkom Wydziału Rybackiego w Min. Przem. i Handlu oraz akcji Morskiego Instytutu Rybackiego, wybudowano w Gdyni nowoczesny port rybacki oraz Chłodnię i Halę Rybną.

Stworzyło się więc dogodne warunki dla powstania ośrodka dla handlu i przemysłu rybnego, dając tem samem możność dogodnej pracy dla inicjatywy prywatnej, dla kapitału prywatnego.

Dziś już widzimy szybko rozbudowujący się przemysł wędzarniany na terenie portu rybackiego, liczący około siedemdziesiąt pieców. A wędzarnie to pierwszy krok do powstania fabryk konserw rybnych. Bo tylko w porcie rybackim, gdzie ma się do rozporządzenia świeży surowiec ryb morskich, gdzie nadmiar ryb przechować można w Chłodni Rybnej, gdzie jest skoncentrowany przywóz śledzi solonych i świeżych, tych podstawowych surowców produkcji konserw rybnych, są najbardziej dogodne warunki pracy dla przemysłu konserwowego.

Na terenie Hali i Chłodni Rybnej pracują dwie wytwornie konserw rybnych, a stały ich rozwój najlepiej świadczy o naturalnych warunkach rozwojowych. Dostarczone im tymczasowe pomieszczenie w Hali i Chłodni Rybnej okazuje się za małe i jest potrzeba przeniesienia się tych wytwórni do specjalnie wybudowanych pomieszczeń w porcie rybackim.

Możemy już nanotować fakt przeniesienia się dwóch fabryk konserw z wnętrza kraju do Gdyni. Za ich przykładem pójdą zapewne inne fabryki konserw, jeżeli tylko okaże się im zrozumienie i potrzebne poparcie.

Dla naszych rybaków, mających wielkie trudności ze sprzedażą świeżych ryb morskich dla bezpośredniej konsumpcji, jedyną nadzieją jest tylko przemysł wędzarniany i przemysł konserw rybnych, mogący odebrać całkowite połowy. Bo spożycie ryb morskich w stanie świeżym w kraju jest minimalne, a tylko towar wędzony czy też konserwy rybne liczyć mogą na stałych odbiorców.

Tak więc Gdynia stoi w przededniu rozwoju przemysłu konserw rybnych, czemu sprzyjać będą dalsza celowa polityka naszych czynników rządowych i wysiłki czynników lokalnych.

Bronisław Sotkowski,
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA.

— ROZPOCZĘŁY SIĘ POŁOWY ŚLEDZIKÓW w Zatoce Puckiej na przestrzeni od Helu do Jastarni. W dniu 14 września łowiono te śledziki z dobrym wynikiem, gdyż na każdy kuter przypadała zdobycz około 1.000 kg ryb, a ogółem złowiono 30.000 kg. Większość połowów sprzedano do Gdańska, a do Gdyni tylko 10.000 kg dla firmy: Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich. Z Gdyni jeden wagon-lodownie ze śledzikami wysłano na Górny Śląsk do fabryki konserw. Rybakom płacono za 1 kg śledzi od 15—30 gr W dniu 15. ub. m. burza uniemożliwiła dobrze zapowiadające się połowy śledzików Należy podkreślić, że część tych ryb zakupiły wytwórnie konserw rybnych, pracujące w Hali i Chłodni Rybnej. W handlu śledziki z połowów naszych rybaków są znane pod postacią „moskalików" i jako marynata taka są cenioną przekąską.

— SPRAWA IMPORTU ŚLEDZI. W protokóle Polsko-Gdańskim z dnia 18. ub. m. wyrażono zgodę na załadowanie w porcie gdańskim w okresie jednego roku, t. j. od dnia 1 października 1933 r. do dnia 30 września 1934 r., 35 tysięcy ton śledzi solonych.

Należy podkreślić, że w roku ubiegłym, t. j. w 1932 całkowity import śledzi solonych do Polski wyniósł 38 tysięcy ton, a ilość ta w roku bieżącym będzie nieco niższą, tak, że całkowity prawie import Polski zmieści się w tym kontyngencie dla Gdańska.

Jak wiadomo w roku bieżącym Gdynia dzięki żywiołowemu dążeniu kupców polskich do nawiązania bezpośredniego kontaktu z dostawcą zagranicznym śledzia solonego,

przygotowała się do przyjęcia tego towaru w nowoczesnych składach tranzytowych i chłodniach.

Obecnie kupiec polski będzie zmuszony do korzystania z drogich pośredników importerów w Gdańsku — gdzie dotychczas skoncentrowany był przywóz „monopolowy" śledzi solonych do Polski.

Kontyngent przyznany Gdyni w imporcie śledzi solonych już w najbliższym czasie może okazać się zamały w stosunku do zapotrzebowania polskich kupców śledziowych pracujących w Gdyni. Znaczenie importu śledzi solonych przez Gdynię ma kolosalne znaczenie dla rozwoju handlu tranzytowego tym towarem (Rumunja, Czechosłowacja, Sowiety), oraz dla powstania w Gdyni przemysłu konserw rybnych.

— NA POŻYCZKĘ NARODOWĄ ZGŁOSILI WSZYSCY PRACOWNICY Hali i Chłodni Rybnej stosownie do przyjętych norm kwotę 1.400,— zł sama zaś firma Morski Instytut Rybacki — Hala i Chłodnia Rybna kwotę 1.000,— zł. Oprócz tego szereg firm pracujących na terenie Hali i Chłodni Rybnej, subskrybowało odpowiadające im według norm sumy.

Rybacy morscy z Gdyni zadeklarowali 500,— zł Pożyczki Narodowej.

— NOWE WĘDZARNIE NA TERENIE GDYNI. W Gdyni pracowały dotychczas wędzarnie: „Polska Ryba" — o 15 piecach, Budzisz — o 8 piecach, Lücka — 5 pieców. Obecnie wznoszą się mury dużej wędzarni w porcie rybackim w Gdyni, budowanej przez firmę NORDIA-HAVE o 24 piecach, a w najbliższym już czasie rozpocznie się budowę wędzarni o 16 piecach. Razem więc Gdynia posiadać będzie w sezonie jesiennym i zimowym 68 pieców, nie licząc kilku pieców małych domowych wędzarń.

Jak wiadomo wędzarnie są zwiastunem zapoczątkowującym przemysł konserwowy i przyczyniając się do zatrudnienia wielu rąk roboczych, a rybakom dają możność łatwego spieniężania połowów.

— ROZBUDOWA WĘDZARŃ NA PÓŁWYSPIE HELSKIM. Znana od szeregu lat firma Pomorskie Wędzarnie: J. Kirsch i Żebrowski w Jastarni rozbudowała w dalszym ciągu swoje wędzarnie, dochodząc obecnie do liczby 47 pieców, co daje możność dziennego przerobienia np. 35.000 kg szprotów wędzonych.

— ZWIĄZEK SPÓŁDZ. SPOŻYWCÓW „SPOŁEM" ODDZIAŁ W GDYNI zaopatruje swoje sklepy na terenie całej Polski w śledzie solone wyłącznie ze składów firm osiedlonych w Gdyni. W gdyńskich składach tranzytowych w porcie rybackim otrzymać można wszelkie gatunki śledzi solonych, tak importowanych, jak i z połowów polskich towarzystw na Morzu Północnem.

W miesiącu wrześniu firma „Społem" wysłała ogółem z Gdyni osiemnaście wagonów śledzi solonych. Dotychczasowa planowa działalność firmy „Społem" w Gdyni ma wszelkie dane pomyślnego rozwoju. W dziedzinie zaopatrywania krajowego konsumenta w artykuły importowane z zagranicy.

— WIELKIE POŁOWY ŚLEDZIKOW W OKOLICY HEL—JASTARNIA spowodowały nienotowany spadek cen. Za sto kg płacono w Gdyni od czterech złotych w górę. Takie same ceny notowano w Gdańsku.

Rybacy, którzy przywieźli swe połowy do portu rybackiego w Gdyni, spieniężyli swe połowy firmom pracującym na terenie Hali i Chłodni Rybnej. Firmy te po opatroszeniu zasoliły zakupione śledziki do beczek. Tak przyrządzone ryby będą wysyłane do fabryk konserw w kraju na przeróbkę na t. zw. „moskaliki".

Gdy przemysł konserwowy będzie pracował na terenie Gdyni, wówczas do tak wielkich zniżek cen nie dojdzie, z korzyścią przedewszystkiem dla naszych rybaków.

— FIRMA „MEWA" W GDYNI UPRAWIAJĄCA POŁOWY ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNEM, oddała czasowe przedstawicielstwo sprzedaży swoich śledzi firmie z Gdańska Pommern & Thomson. Fakt ten jest nieprzychylnie komentowany w polskich sferach kupieckich, trudniących się sprzedażą śledzi solonych, ponieważ zbędne pośrednictwo firmy gdańskiej przyczyni się do wygórowanych cen, które w ostateczności opłacać będzie polski odbiorca. Jest rzeczą wiadomą, że polsko-holenderska firma MEWA może uprawiać połowy na Morzu Północnem dzięki zwolnieniu od cła śledzi solonych, przywożonych później do kraju.

Należy sądzić, że oddanie przedstawicielstwa firmie z Gdańska, jest pewnego rodzaju nieporozumieniem, które powinno być możliwie szybko wyjaśnione.